8e année. — N° 352 ø 50 centimes

9 Juin 1905. Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ø Femina
Musica ø La Vie au Grand Air
9 & 11, avenue de l'Opéra, Paris

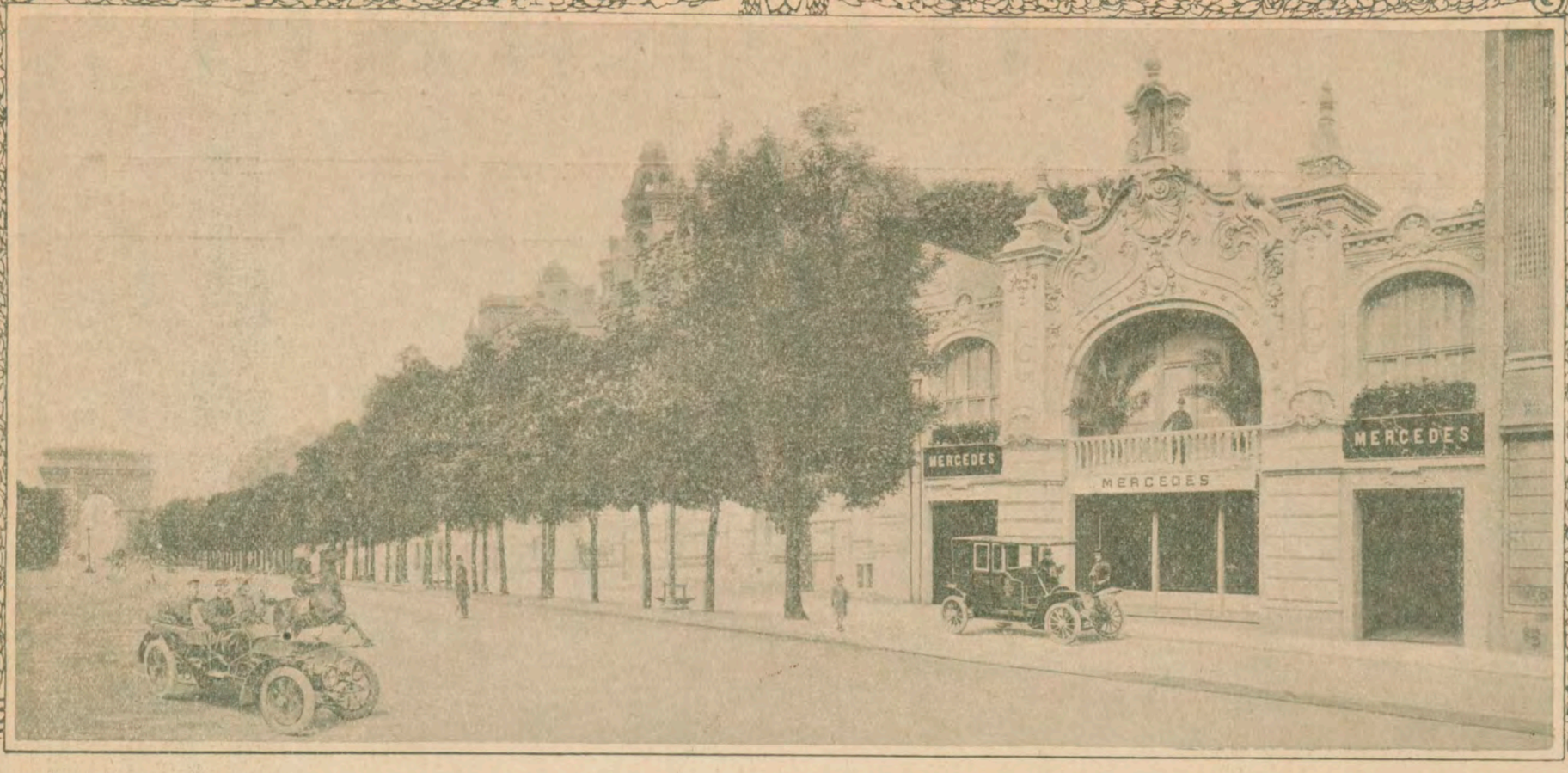
LE GRAND PRIX DE PARIS

A la recherche du gagnant.

Abonnements
Paris et Départements ..... 24 francs.
Étranger ..... 28 —
Téléphones : 280-56, 280-52, 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



Adresse Telegr: AMCHARLEY PARIS
Telephone 509-77 509-30

C. L. Charley

VUE EXTÉRIEURE

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique par Henriot.

— Mais elle a l'air très gentille et très calme, votre femme...
— Ne vous y fiez pas. C'est comme la Méditerranée, il ne faut pas la voir un jour de tempête!

— En ma qualité d'ancien général, je suis partisan du panache!
— Ah! Monsieur, ne prononcez jamais ce mot devant un cavalier ni devant un chauffeur!

— Eh! Madame, si vous êtes pressée, attendez l'omnibus automobile!
— Il passera bientôt?
— Dans un mois ou deux!

— Qu'est-ce que vous fumez là?
— Du goudron!
— Dépensier! vous feriez bien mieux de l'utiliser à goudronner les routes!

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
les Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 5f50

P. MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f.
franco en Gare: 5f60.

EMBROCATION MÉRÉ

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise — à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
Envoi franco du Catalogue.

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter.- En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH.: 274-18; 274-28*

Bicyclette
Toutes pièces **B.S.A.**
Pneus Dunlop
190 francs garantie 5 ans.
Modèle unique à 140 francs — Catalogue franco
Cycles **OBLIN** 49, rue d'Amsterdam, Paris
Téléphone 256-31

Demander prospectus explicatif

Nouveau Briquet électrique
pour fumeurs à l'usage des sports en plein air.
Prix : 5 francs.
SAGERET, dépositre
2 Boulevard Diderot, Paris

Chauffeurs,

si vous êtes réellement touristes, vous fixerez votre choix sur les voitures de tourisme par excellence : sur la

GLADIATOR

Allez voir aux Usines GLADIATOR, au Pré St-Gervais, comment sont construites les Gladiator.

MAGASINS DE VENTE A PARIS : 62, avenue de la Grande-Armée - 18, Boulevard Montmartre.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

BOUGIE A CLOCHE LUTHI
29, RUE BRUNEL - PARIS

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS

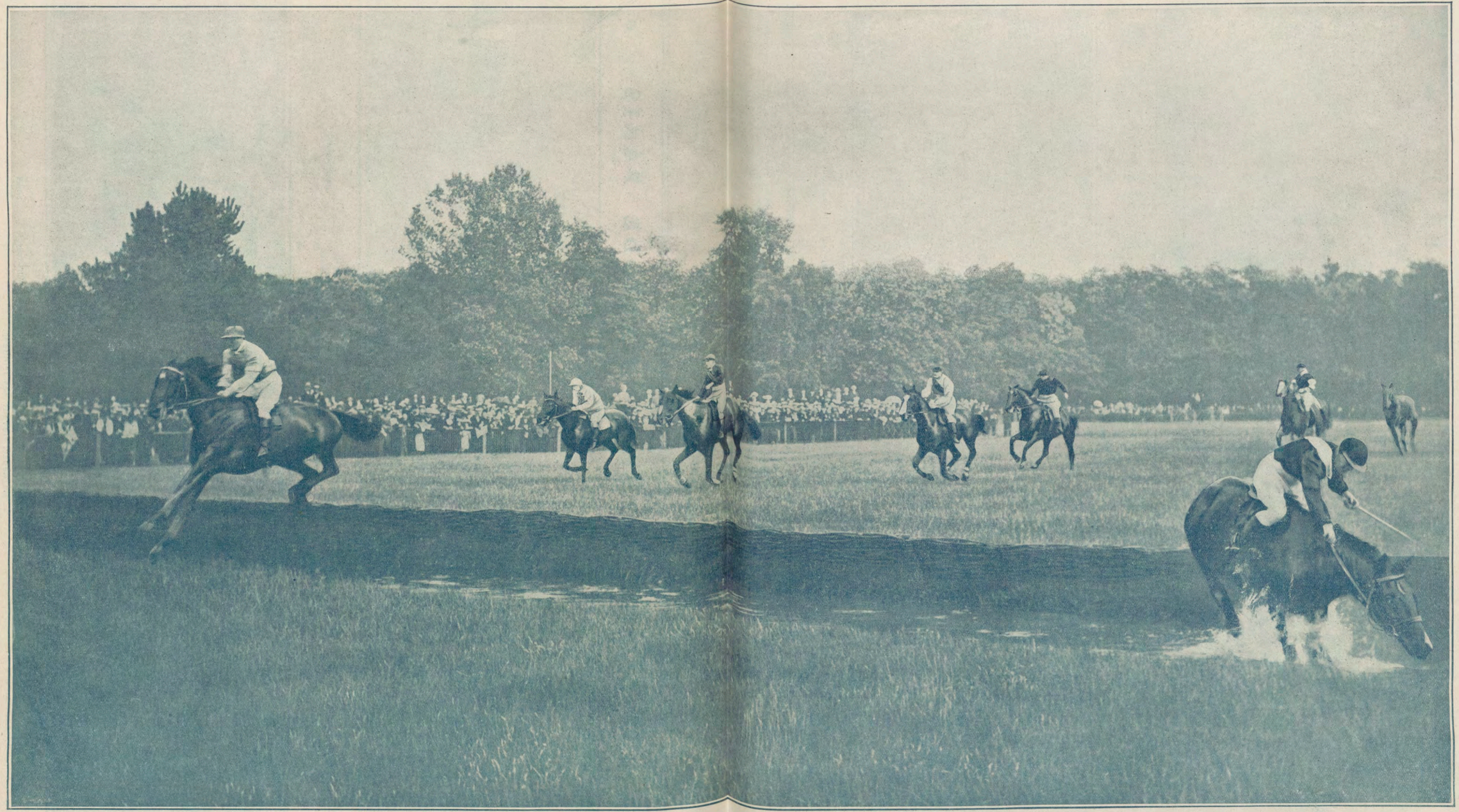
Iota Journaliste Canard Wolf's-Folly Hipparque Bastien Pastille Vivvy Escrimeur Géfion Mal-au-Ventre Jusqu'au-Bout

Le défilé des concurrents devant le roi d'Espagne.

Iota Escrimeur Mal-au-Ventre Journaliste Géfion Dandolo Vivvy Hipparque Canard Pastille Wolf's-Folly Bastien

Le départ devant les tribunes.

LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS

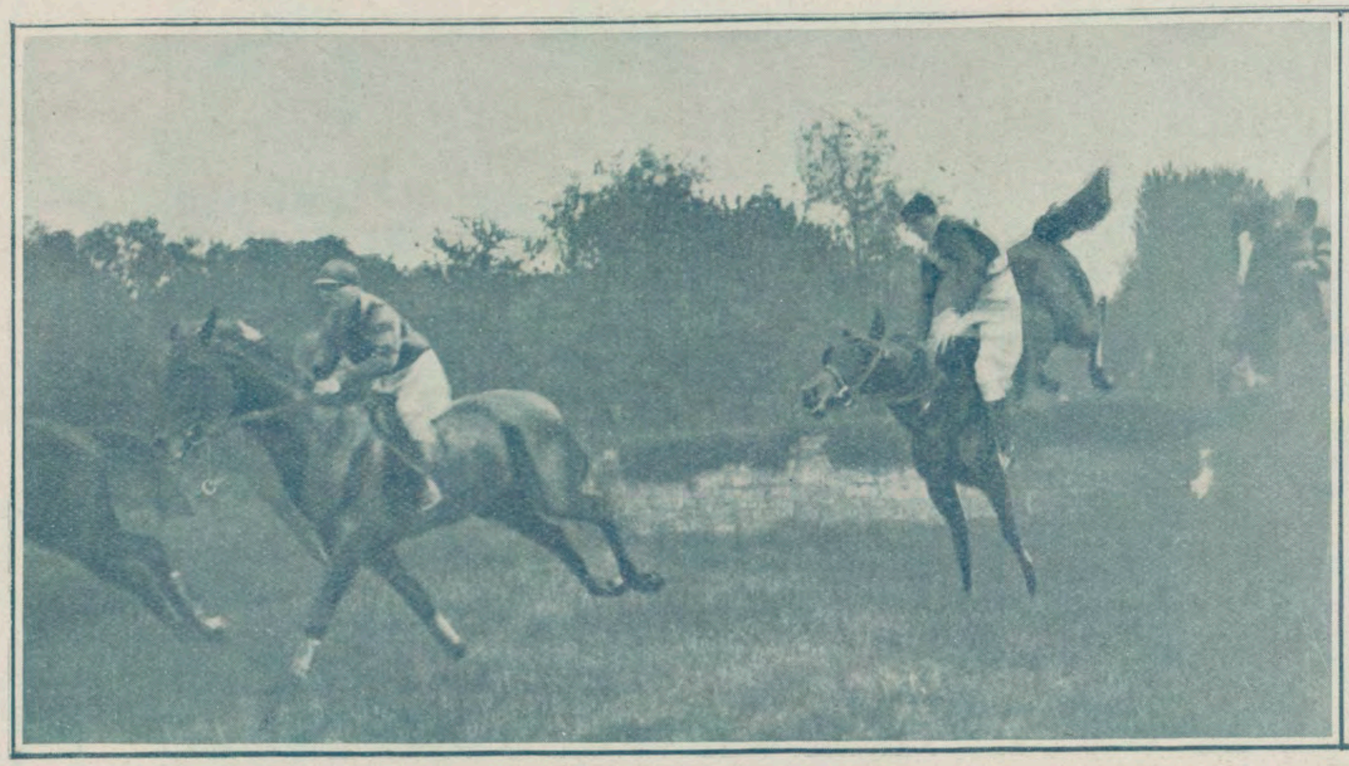


Jusqu'au-Bout Canard Bastien Pastille Hipparque Wolf's-Folly Mal-au-Ventre

A LA RIVIÈRE DU HUIT — LA FAUTE DU FAVORI

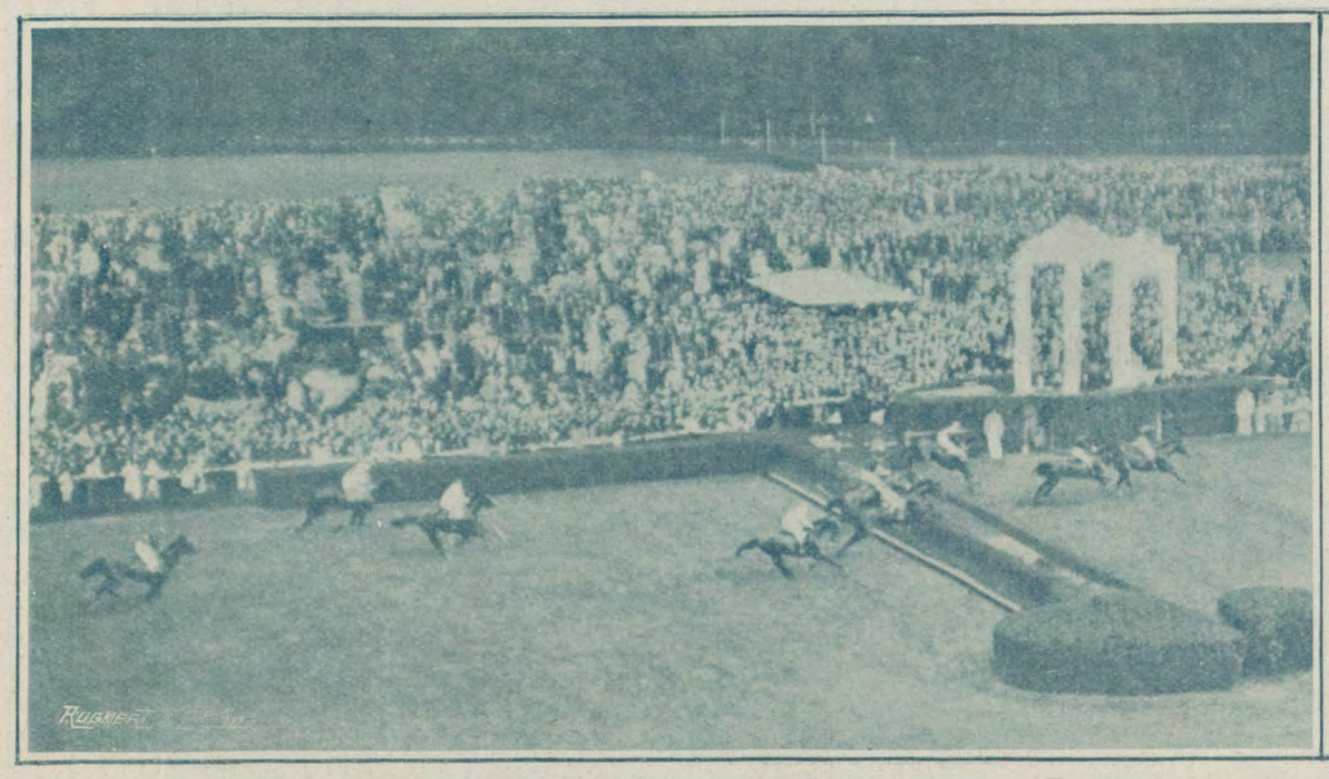
Si le Grand Steeple-Chase de Paris est une des épreuves d'obstacles les plus sévères avec ses 6.500 mètres sur le parcours d'Auteuil, il est aussi l'épreuve la plus richement dotée : 125.000 francs et un objet d'art de 10.000 francs reviennent au propriétaire du gagnant. Cette année, après une course sévèrement menée, le favori, Mal-au-Ventre, à M. Ch. Liénard, était en tête à la rivière du huit et paraissait devoir gagner. Mais il sautait de travers, se recevait dans l'eau et sa chance était irrémédiablement perdue. Notre photographe a été assez heureux pour saisir sur le vif cet incident de la grande épreuve qui explique clairement la défaite du favori.

LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS

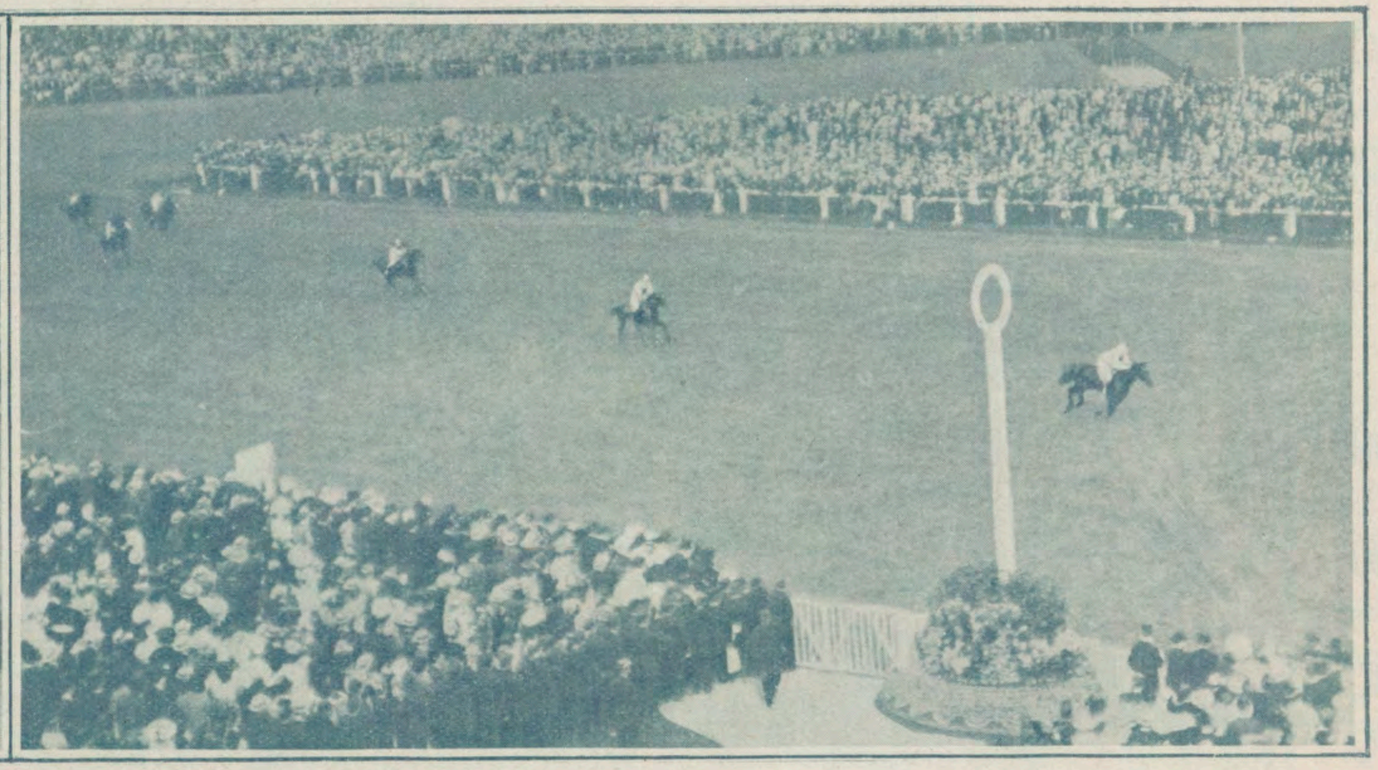


La faute de *Journaliste* au mur en pierres.

Le premier passage du bull-finch.



Le passage de la rivière, vu du haut des tribunes.



L'arrivée, vue du haut des tribunes.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

9 Juin 1905 — N° 352
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

Wolf's-Folly. Canard. Hipparque. Jusqu'au-Bout.

LE GRAND STEEPLE-CHASE D'AUTEUIL — LE SAUT DU BULL-FINCH

C'est dans le dernier tournant, au bull-finch précédant la haie finale, que se dessine généralement l'arrivée de la grande épreuve. Dans la course de dimanche, le favori, Mal-au-Ventre, *dans une faute à la rivière du huit, a perdu contact avec les leaders.* Canard, *soigneusement ménagé pendant tout le parcours par son jockey P. Woodland, a rejoint progressivement les chevaux de tête ; continuant son effort, il va terminer la course, gagnant au petit galop de trois longueurs. Cette victoire est la juste récompense des soins et des sacrifices de son propriétaire, M. J. Stern, et de son entraîneur, Ruddock.*

LE GYMKHANA DU POLO-CLUB

M. le baron R. de Gunzbourg. Mme André Fould.

LA COURSE DE BAGUES

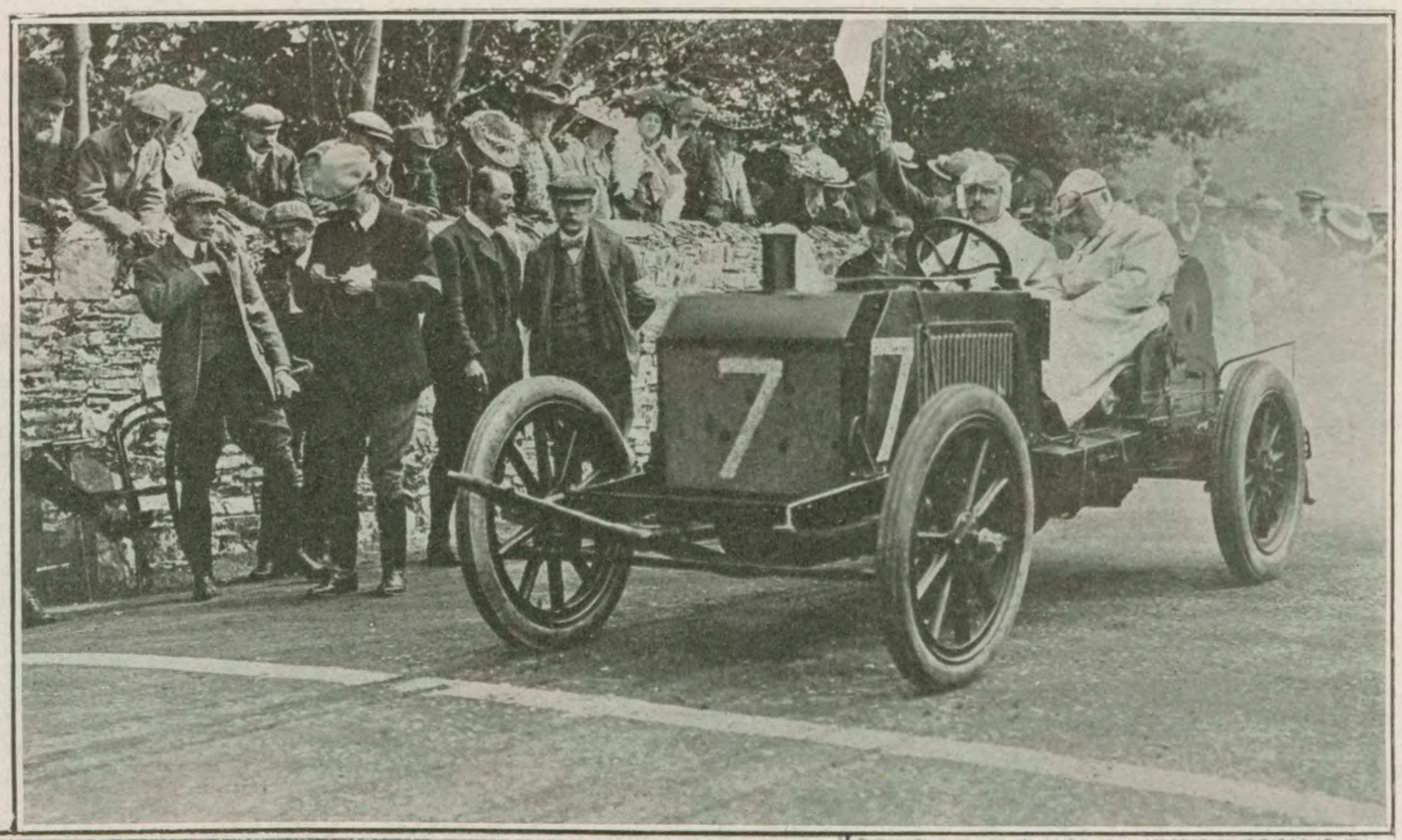
La petite fête automobile que donnait le Polo-Club à Bagatelle fut en tous points réussie. Sous l'ombre des grands marronniers, un public des plus choisis, des toilettes élégantes. Le programme comprenait différentes épreuves d'adresse ou de sport amusant, et nombreuses furent celles qui essayèrent leur gracieuse adresse à la course de bagues, au pigsticking ou au concours d'équilibre. Notre photographie montre une des concurrentes essayant de passer sa lance dans la bague pendant que son compagnon ralentit le plus possible le mouvement de l'automobile.

LES ÉLIMINATOIRES ANGLAISES

Une épreuve fertile en incidents ✍ Sur dix voitures engagées, deux seulement sont capables de couvrir 492 kilomètres en moins de 8 heures ✍ La chance des Anglais dans la Coupe Gordon-Bennett ✍

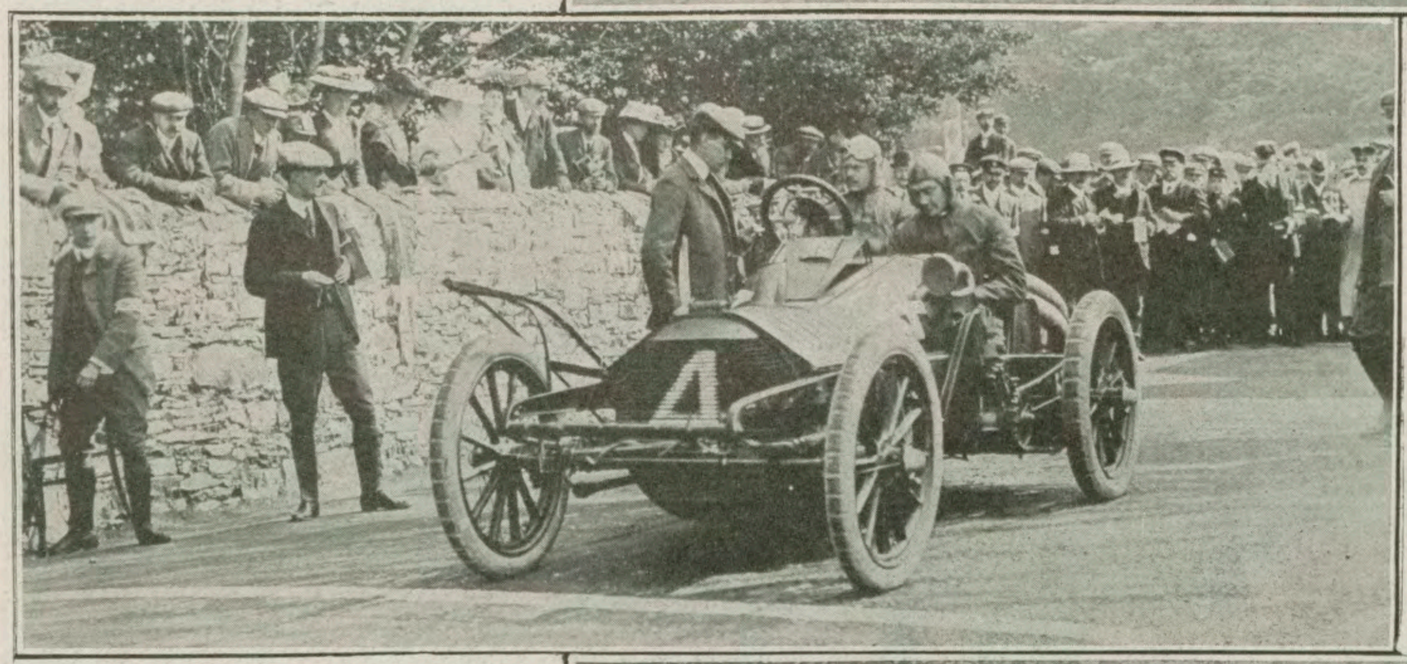
JAMAIS peut-être course d'automobiles ne fut plus féconde en péripéties. Encore que la vitesse moyenne du vainqueur ne soit pas très élevée, puisqu'elle est inférieure à 70 kilomètres-heure, l'incertitude où furent les spectateurs jusqu'à l'avant-dernier tour ne contribua pas peu à retenir leur attention.

On se souvient que 10 voitures devaient parcourir six fois un circuit de 82 kilomètres environ, dans



Clifford Earp, gagnant des éliminatoires anglaises.

L'an dernier, C. Earp avait déjà fait le meilleur temps sur le circuit de l'Ile de Man. Un accident arrivé au cours d'une autre épreuve, comptant également pour le classement, le fit éliminer.



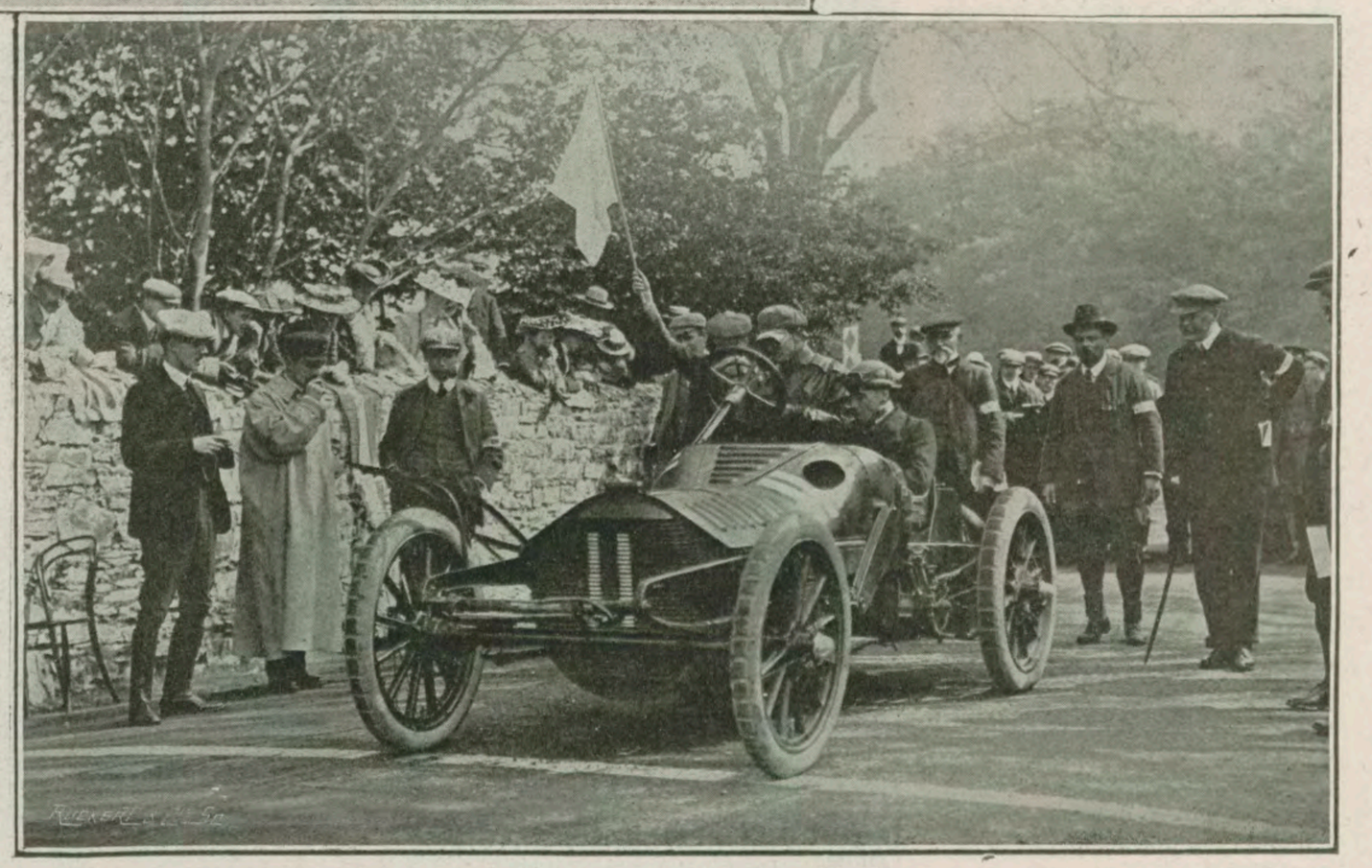
Cecil Bianchi, deuxième des éliminatoires anglaises.

Après avoir accompagné Jarrott comme mécanicien, dans de nombreuses courses, C. Bianchi se distingua dans le circuit des Ardennes.

un temps maximum de 8 heures. Quoique, aux termes du règlement, le classement final dût faire entrer en ligne de compte les résultats d'essais sur de courtes distances en palier et en côte, l'habileté professionnelle des conducteurs (1) etc... ce n'était un mystère pour personne que par une sorte d'entente tacite les trois qualifiés seraient ceux qui auraient couvert les 492 kilomètres du parcours total dans le temps minimum.

Au nombre des conducteurs se trouvaient des figures bien connues du monde automobile : Macdonald, le recordman du monde du mille à une vitesse d'environ 170 kilomètres-heure ; Cecil Edge, frère d'un champion fameux ; C. Bianchi, formé à la rude école de l'audacieux Jarrott ; C. S. Rolls, un vétéran celui-là, naguère recordman du kilomètre ; Sidney Girling enfin, que beaucoup placent au rang des meilleurs. Les autres étaient moins connus : c'étaient les deux frères Goodwin, J. Hargreaves, Clifford Earp et Lee Guinness. Ce dernier faisait ses débuts en grande épreuve sur une voiture de construction écossaise.

A partir de 9 heures du matin, les départs furent donnés à intervalles de 5 minutes par le major Lindsay Lloyd dans l'ordre suivant : H. Goodwin (Star), F.



Hon. C. S. Rolls, troisième des éliminatoires anglaises.

Le premier des concurrents qui n'aient pas réussi à couvrir les 492 kilomètres du circuit en moins de 8 heures. Bien connu en France où il a couru souvent.

Clifford Earp arrivant à Bungalow.

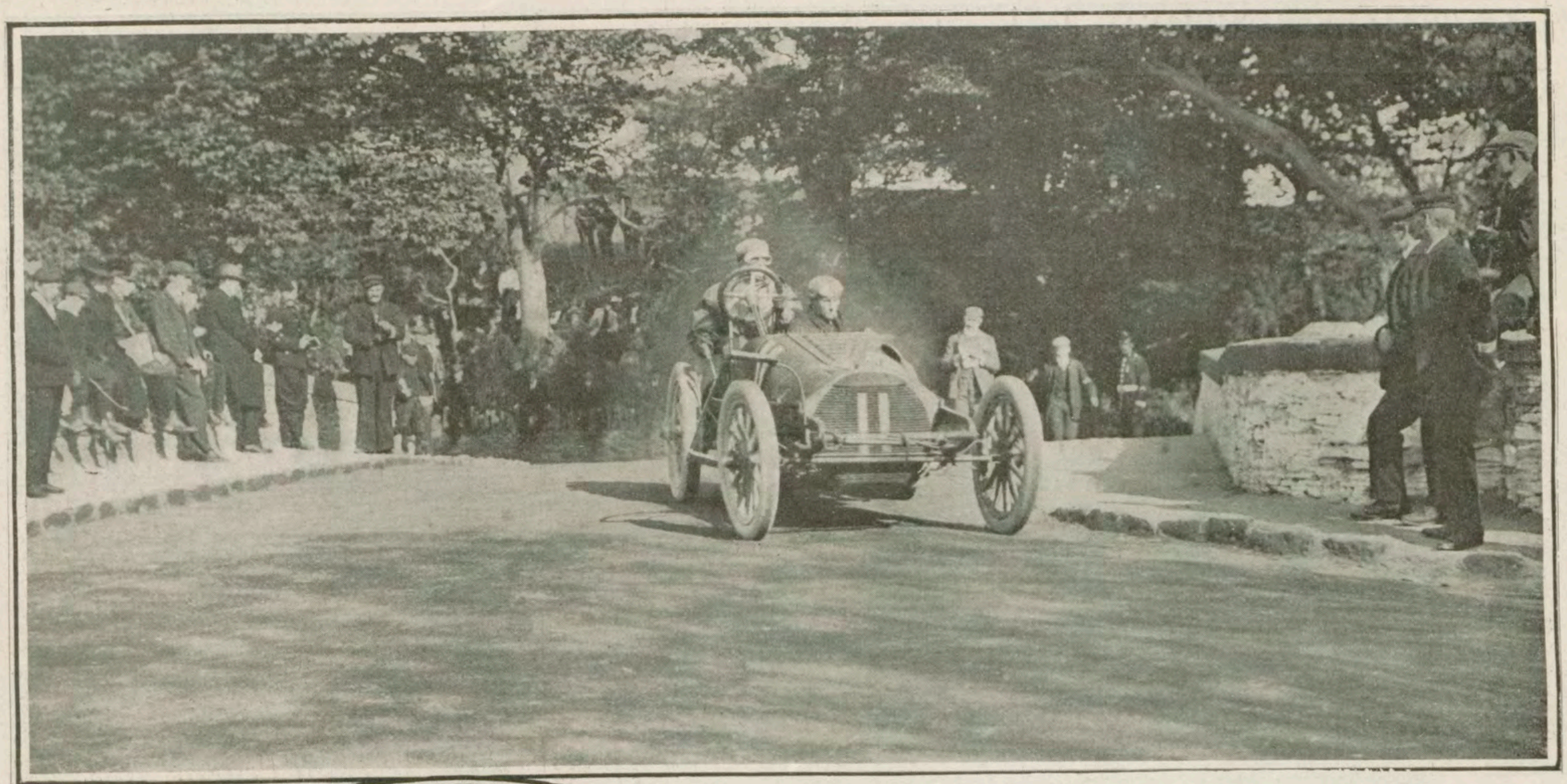
Goodwin (Star), Lee Guinness (Darracq), Bianchi (Wolseley), Cecil Edge (Napier), Clifford Earp (Napier), J. Hargreaves (Napier), S. Girling (Siddeley), Rolls (Wolseley), et enfin Macdonald (Napier 6 cylindres). Les démarrages les plus impressionnants furent ceux de Macdonald et de Guinness.

A la fin du premier tour, Guinness se présente le premier : il a dépassé les deux Goodwin en vitesse. Macdonald est toujours le dernier, sa commande de pompe ayant sauté. Rolls a sauvé de justesse l'accident mortel en voulant éviter le chien classique ; quelques-uns de ses rayons auxiliaires sont rompus, mais il peut continuer.

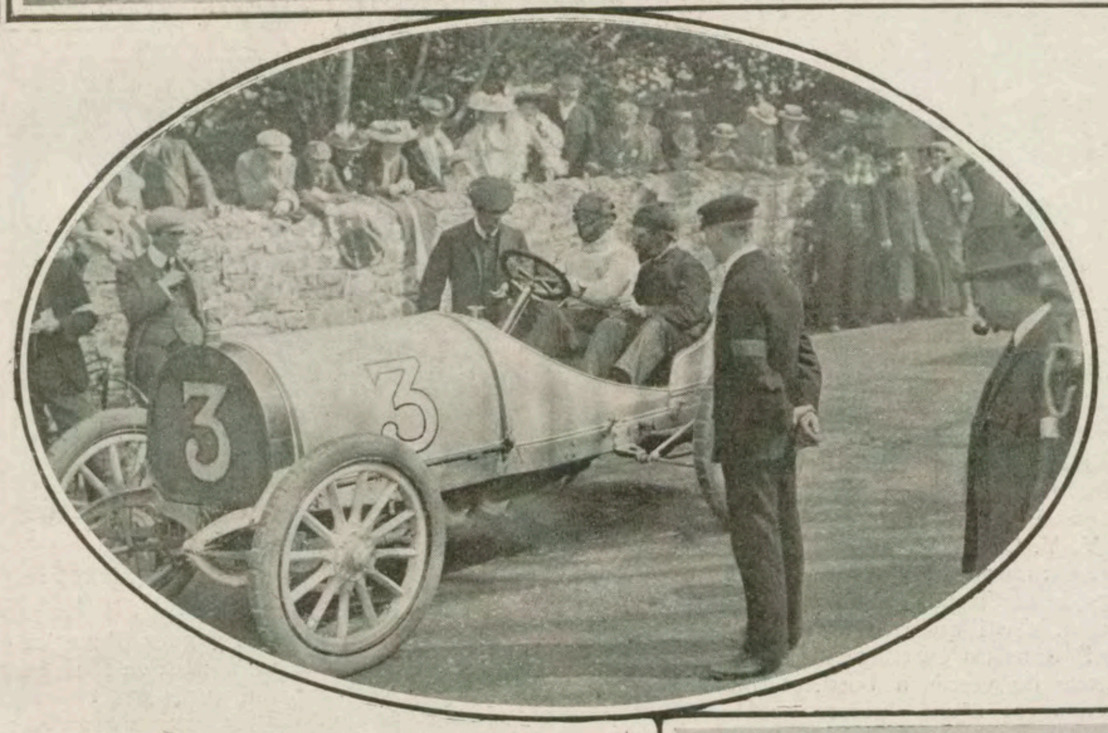
C'est pendant le second tour que commence la débâcle des favoris. Guinness se voit contraint d'abandonner, alors qu'il tient toujours la tête. Macdonald, très guignard, se débat d'abord avec ses rupteurs, puis avec son changement de vitesse. Girling, le « dark-man » de l'épreuve, est victime d'un accident qui aurait pu avoir de sérieuses conséquences. Alors que, près de Casteltown, il marchait à 100 à l'heure, une goupille saute, la barre de direction échappe à l'emplanture et la voiture, en dépit des efforts du conducteur, vient s'aplatir contre le mur d'un cottage bordant la route. Les deux hommes sont violemment projetés à terre. Girling est gravement touché, son mécanicien n'a pas grand'chose.

Tour à tour, les autres concurrents se passent et se repassent, en sorte qu'au 350e kilomètre, l'ordre est le suivant : Bianchi, Earp, Rolls et le premier

C. Bianchi, dans la descente, avant Bungalow.



Hon. C. S. Rolls finissant son dernier tour de circuit.



Guinness, sur une voiture de licence française construite en Ecosse, fit le temps le plus vite sur le premier tour.

En 1905 comme en 1904, nos voisins d'outre-Manche seront représentés dans la grande compétition internationale par une Napier et deux Wolseley. Cette dernière firme a trouvé là l'occasion de remporter un succès important, réussissant à qualifier ses deux voitures engagées. Notons enfin que le comité a désigné comme remplaçants éventuels C. Edge et J. Hargreaves, tous deux sur Napier ; il semble qu'on ait fait un passe-droit à Goodwin, dont la Star avait fourni une meilleure performance que la Napier de Hargreaves.

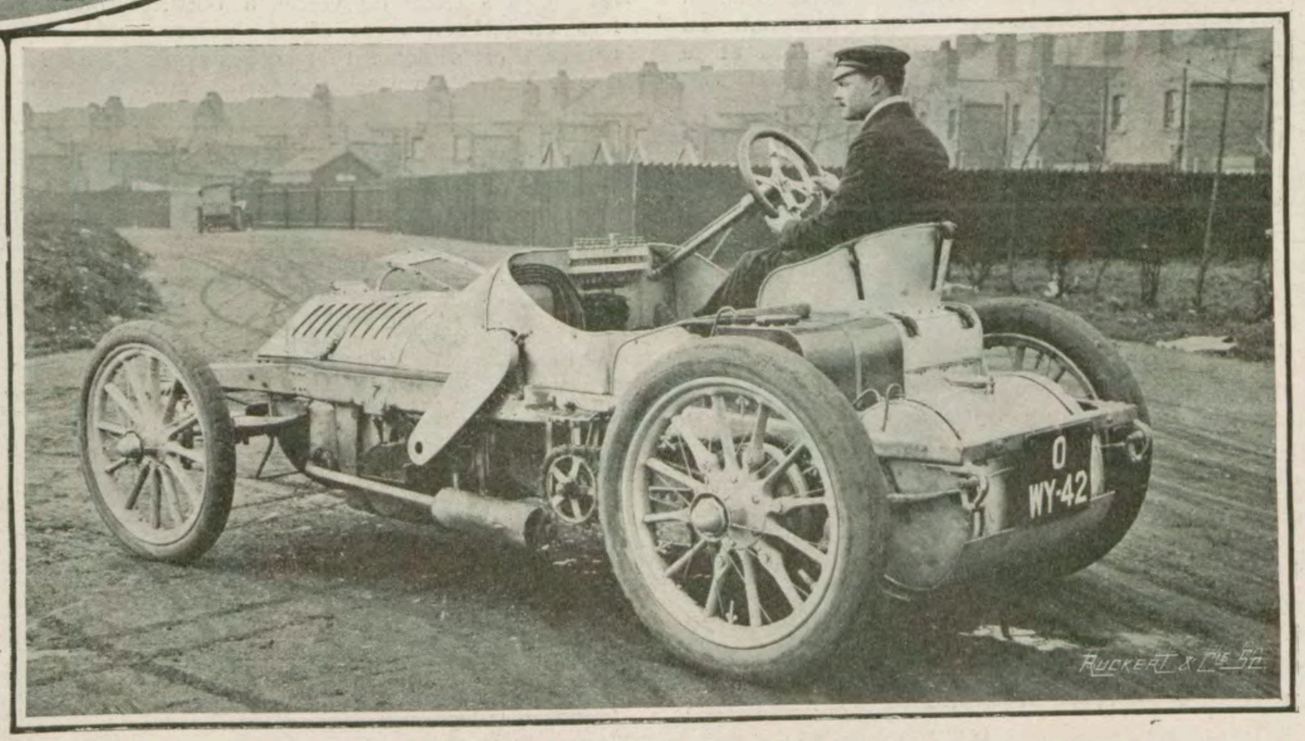
Je m'attends à voir les deux Wolseley et la Napier faire figure honorable dans la Coupe ; je ne crois pas toutefois qu'elles puissent avoir la moindre prétention aux premières places ; elles sont insuffisamment rapides et les constructeurs anglais ont tort de persister dans l'emploi de trop faibles compressions. On aurait tort cependant de méconnaître l'importance des progrès accomplis par nos voisins.

C. Faroux.

des deux Goodwin. Hargreaves et Cecil Edge ont des ennuis, l'un avec sa circulation d'eau, l'autre avec son allumage. La surveillance se relâche un peu et tout commence à se passer en famille. Les spectateurs, très sportifs, à qui on a communiqué les temps, commencent en effet à craindre qu'aucune des voitures n'arrive au but dans la limite de temps imposée par le règlement. Ils prêtent aux divers concurrents une aide enthousiaste et bénévole.

L'épreuve éliminatoire s'achève enfin par la victoire de Clifford Earp précédant de peu Bianchi. Earp et Bianchi, seuls, ont mis moins de huit heures pour les six tours. On arrête la course aussitôt, et Rolls, qui précédait alors le reste du lot, est désigné par le Jury comme troisième représentant de l'Angleterre dans la Coupe Gordon-Bennett. La moyenne du gagnant est de 63 kil. 500 à l'heure.

En résumé, le résultat des épreuves éliminatoires de l'Ile de Man est l'exacte répétition de celui de l'an dernier.



C. Bianchi et sa voiture.

C. Bianchi et C. S. Rolls montent une voiture de la même marque, à moteur horizontal ; le centre de gravité en est placé particulièrement bas et tous les détails en sont très soignés.

LE CHALLENGE DUVIGNAU DE LANNEAU

Leneru gagnant le 100 mètres dans le challenge Duvignau de Lanneau.

Le challenge fondé par le sympathique président de l'U. S. F. S. A. est une épreuve dans le genre du Prix Blanchet, avec cette différence qu'il est exclusivement consacré aux scolaires. Il se court sur les quatre distances classiques de 100 mètres, 400 mètres, 1.500 mètres plat et de 110 mètres haies. Les équipes sont de deux coureurs.

Chavez (lycée Carnot) premier dans le 1500 m., devant Mangenot (Saint-Louis).

Cette année, la lutte a été vive entre l'école Duvignau et le lycée Janson, puisque 3 points seulement séparaient le premier du second. Enfin la victoire est revenue à l'école Duvignau, en partie grâce à Leneru qui gagna le 100 et le 400 mètres.

LE CHALLENGE DAVE

Le saut de la rivière du challenge Davé.

Le challenge Davé est un steeple-chase inter-clubs qui se court par équipes de troiscoureurs. L'équipe du Racing Club de France, bien que privée de la présence de Versel, a gagné facilement avec Millerot, 1er, et Baron, 2e.

LA COUPE DE L'ATLANTIQUE

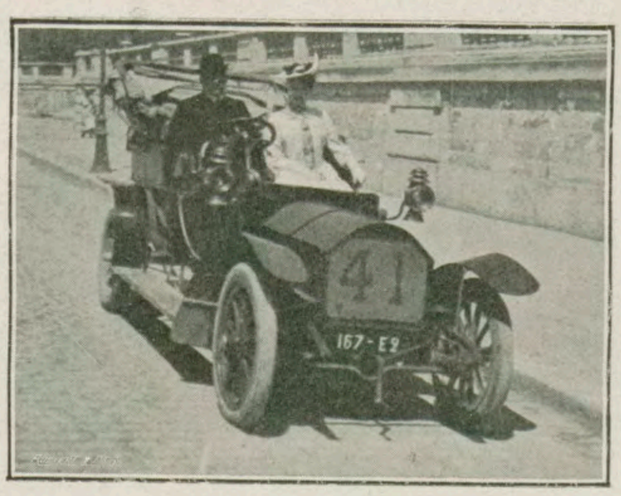
D'après toutes les prévisions, si le temps n'était pas trop mauvais et si le vent était moyen, ce devait être la goélette l'*Atlantic* qui triompherait dans la Coupe de l'Empereur d'Allemagne, parmi les divers concurrents partis le 17 mai de Sandy Hook, pour traverser l'Océan. Par très forte mer, le *Valhalla*, jaugeant près de 1.500 tonneaux, avait le plus de chances.

L'*Atlantic* a atteint le cap Lizard (Irlande) le 29 mai, après douze jours de traversée, et il paraît avoir accompli la traversée la plus rapide effectuée par un yacht à voiles. S. M. Guillaume II attachait une très grande importance à la victoire du seul bateau allemand engagé dans l'épreuve,

L'*Atlantic*, qui a remporté la Coupe du Kaiser.

le *Hamburg*, qui, pendant une grande partie du voyage, a été le concurrent le plus redoutable de l'*Atlantic*. Ce dernier a fait jusqu'à 330 milles dans une journée. Il est de construction américaine, appartient à M. Wilson Marshall, bat le guidon du N. Y. Y. C. Son capitaine est Charles Barr, le célèbre skipper des *Columbia* et *Reliance*, deux defenders de la Coupe de l'America. A son arrivée au Lizard, le vainqueur, frais et pimpant au départ, était dans un état lamentable : il ne restait plus trace de vernis à bord, et tous les fers étaient couverts d'uue épaisse couche de rouille. C'est seulement 45 heures après l'*Atlantic* que le *Valhalla* a atteint le cap Lizard.

LA COUPE DU LOIRET



La voiture "Boyer" gagnante de la médaille d'or du concours de tourisme du Loiret, conduite par Henri Loste.

Une merveille de mise au point réalisée par Henry Loste : son moteur de 16 chx a battu ses concurrents plus puissants et il est d'une telle docilité qu'il a battu tous les records de mise en marche, partant en 4/5 de seconde.

LES TROIS SPORTS

L'arrivée du 500 mètres au Racing Delaplane, le vainqueur de toutes les épreuves des "trois sports", est en tête.

Pour la cinquième fois s'est disputée la course annuelle des trois sports, organisée par notre confrère de Lafreté. Il s'agissait d'accomplir 500 mètres à pied, 5.000 mètres à bicyclette, et 1.200 mètres en canoë. La course de 500 mètres est courue le matin au Racing Club, Delaplane y bat de Ro sur la fin. Dans la course cycliste de 5.000 mètres, disputée au Parc des Princes, Delaplane

La course cycliste des "trois sports" (5000 m.) au Parc des Princes.

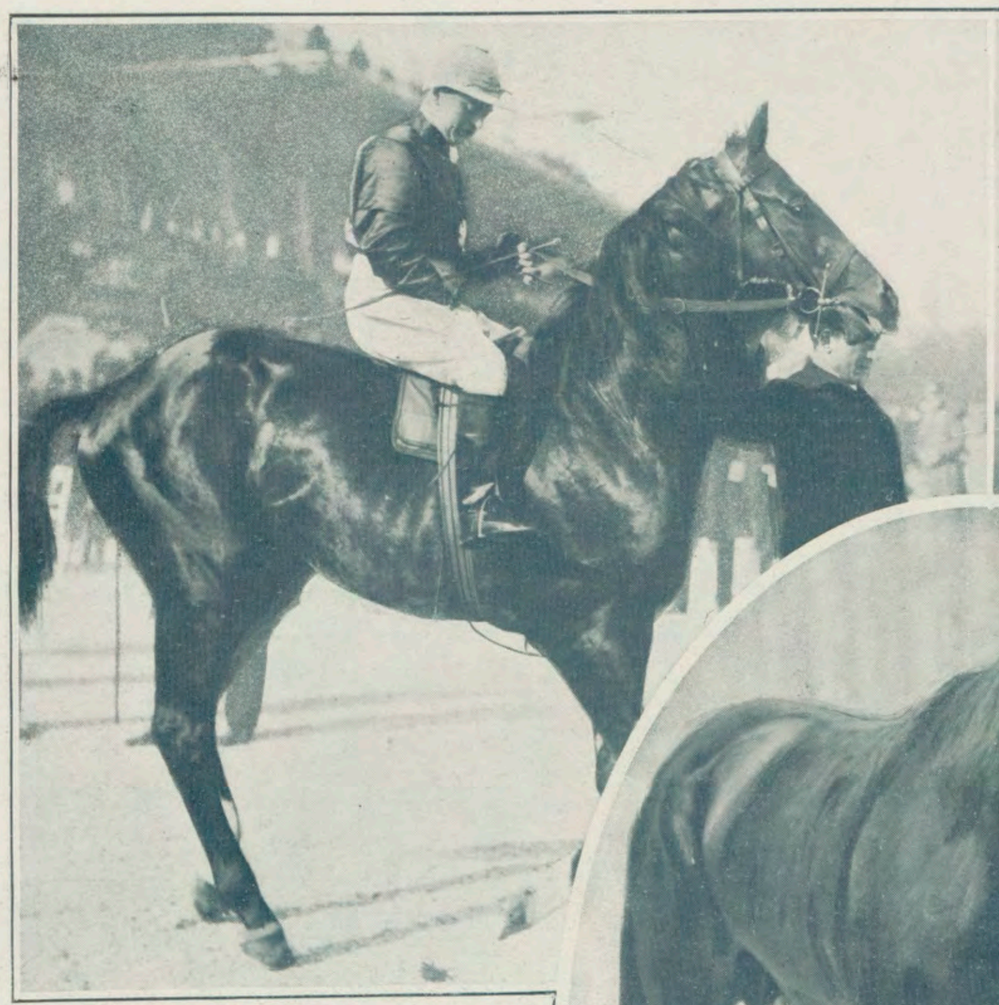
prend la tête à la cloche pour gagner d'une longueur. C'est M. Delaplane, vainqueur en 1904, qui triomphe encore cette année, après avoir battu un spécialiste de la course à pied comme de Ro; un spécialiste de la bicyclette comme Debongnie, et l'un des meilleurs rameurs de la S. N. de la Basse-Seine comme P. Meyer. M. Delaplane est donc un athlète assez complet et il répond parfaitement au type athlétique que voulut créer M. de Lafreté en fondant et en organisant, il y a

Les canoës avant le départ ; la dernière des épreuves des "trois sports".

de cela quelques années, l'épreuve classique des « trois sports ».

Au Racing et au Parc des Princes, il y avait une centaine de spectateurs pour assister aux courses à pied et cycliste. Parmi les sportsmen présents, citons : MM. Gaston Raymond, Genet, Lepère, etc.

AVANT LE GRAND PRIX DE PARIS



Génial,
par Callistrate et Gouvernante, à M. Edmond Blanc.

Jardy,
par Flying-Fox et Airs-and-Graces, à M. Edmond Blanc.

Borax,
par Perth et Belle-of-Hampton, à M. M. Caillault.

Finasseur,
par Winkfield's-Pride et Finaude, à M.M. Ephrussi.

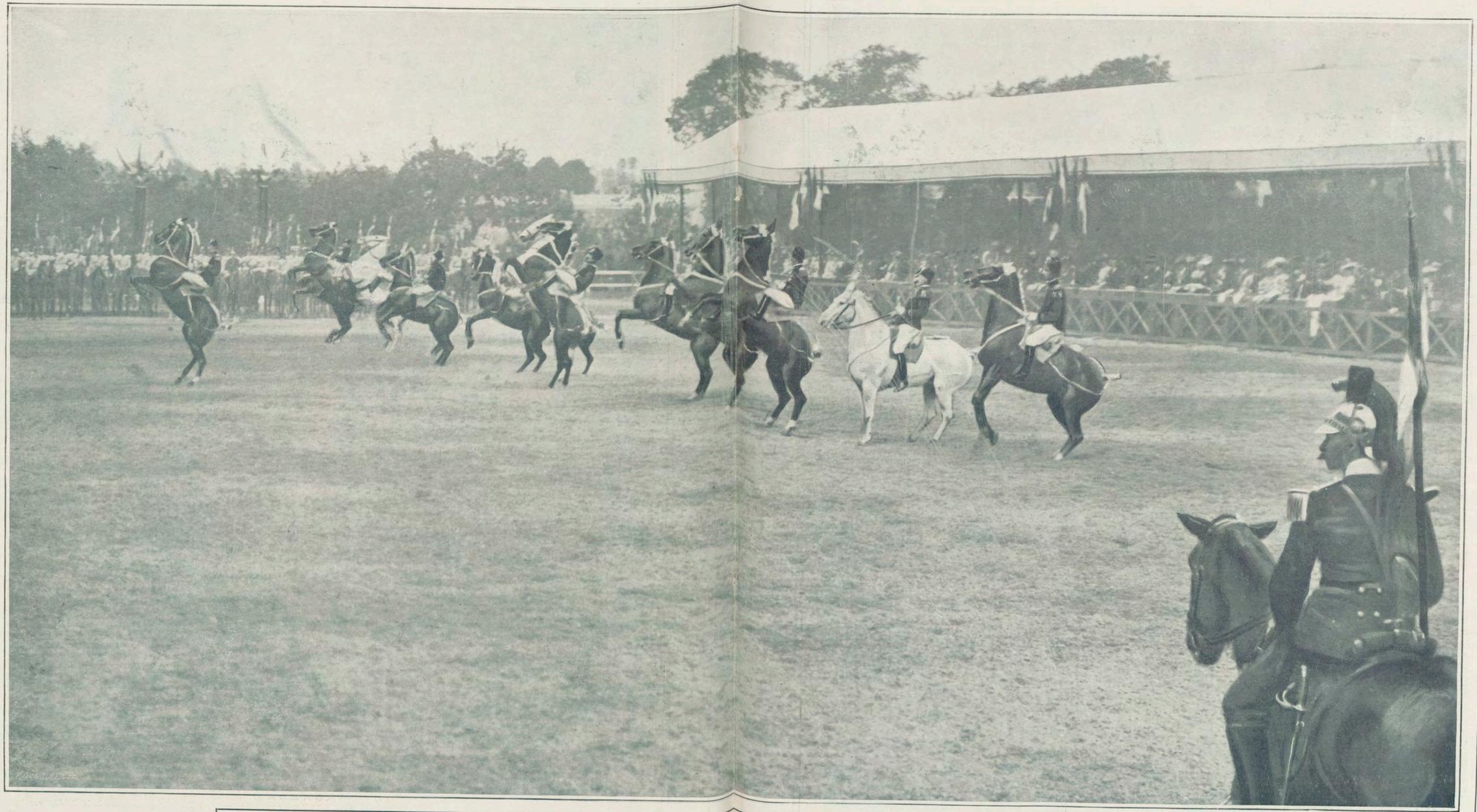
Phœnix,
par Royal-Hampton et Ste-Théodora au Cte Le Marois

QUI GAGNERA ?

L'ÉPIDÉMIE de grippe qui s'est abattue sur l'écurie de M. Edmond Blanc aura-t-elle été enrayée assez à temps pour permettre à *Génial* de seconder ou de remplacer son compagnon *Jardy ?* Celui-ci sera-t-il rétabli complètement, et le Derby d'Epsom, perdu de peu, lui aura-t-il tenu lieu de ce dernier galop qui donne au crack le maximum de sa forme ? *Finasseur* renouvellera-t-il son exploit du Derby de Chantilly et réussira-t-il le double event des deux grandes épreuves classiques ? *Borax* suivra-t-il les traces de son père *Perth* qui en 1899 gagnait le Derby et le Grand Prix ? *Phœnix* rappellera-t-il de ses trois dernières défaites infligées par *Jardy* et par *Finasseur ?* Autant de questions auxquelles il est impossible de répondre.

S. M. ALPHONSE XIII A SAINT-CYR

La Vie au Grand Air



LE CARROUSEL

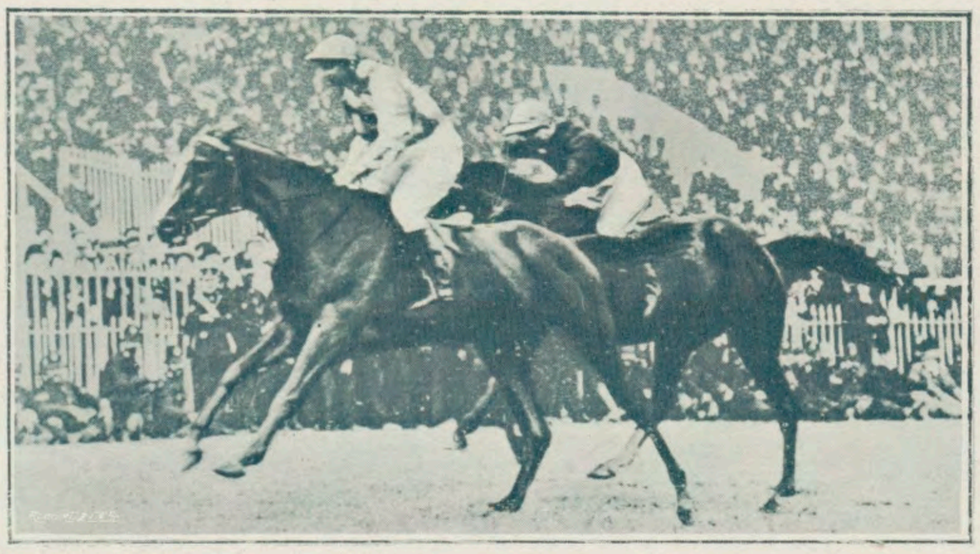
Le jeune roi d'Espagne, dont l'éducation militaire est très complète, a visité en détail notre Ecole de Saint-Cyr. Il passa d'abord la revue obligatoire du bataillon et de l'escadron de Saint-Cyr. Puis il se rend à la Petite-Carrière où eut lieu le grand carrousel, clou de la journée. Alphonse XIII admira surtout la reprise des sauteurs de l'Ecole de Saumur, dirigée par le capitaine Madamet. Les courbettes, les cabrioles, croupades, saluts en parade des chevaux de Saumur, eurent auprès de toute l'assistance le même succès qu'au dernier concours hippique.

LE DERBY D'EPSOM

Avant les courses, les constables font évacuer la piste et encadrent les concurrents.

Parce que Jardy a été battu par Cicero, certains en ont déduit que l'élevage anglais était supérieur à l'élevage français ; depuis dix-huit ans cependant, les Anglais n'ont pu triompher dans notre Grand Prix de Paris, et depuis la fondation de l'épreuve — 1864 — huit chevaux anglais seulement purent avoir raison de nos champions. Certes, une fois seulement, depuis la création du Derby d'Epsom, un cheval français remporta le Blue Ribbon anglais; c'était Gladiateur, au comte Lagrange.

Et on oublie trop facilement que dans les grandes épreuves anglaises les chevaux français triomphèrent plus souvent que les chevaux anglais dans les grandes épreuves françaises. Huit fois nous gagnâmes la Coupe d'Or d'Ascot : en 1886, ce fut Gladiateur ; en 1871, Mortemer ; en 1872, Henry ; en 1878, Verneuil ; en 1874, Boïard ; en 1883, Tristan ; en 1898, Elf et en 1903, Maximum.



L'arrivée du Derby d'Epsom.
Cicero, le grand favori anglais, bat le cheval français Jardy de 3/4 de longueur.

Six fois l'Alexandra Plate : Fille-de-l'Air, en 1865 ; Trocadéro, en 1870 ; Verneuil, en 1878 ; Insulaire, en 1879 ; Le Sénateur, en 1899 ; Arizona, en 1903.

Déjà en 1853, M. Lupin enlevait la Coupe de Goodwood avec Jouvence. Ce fut en 1857 le tour de Monarque, à M. Aumont ; puis Dollar, à M. Lupin, en 1866 ; Flageolet, au comte Lagrange ; Madame-du-Barry, en 1881, et Border-Minstrel, en 1883.

Gladiateur ne se contenta pas du Derby; il gagna aussi le Saint-Léger de Doncaster, que Rayon-d'Or, au même propriétaire, devait gagner en 1879. Plaisanterie, en 1885, et Ténébreuse, en 1888, enlevèrent les Cesarewitch Stakes; Jardy, le Middle-Park Plate, l'an dernier.

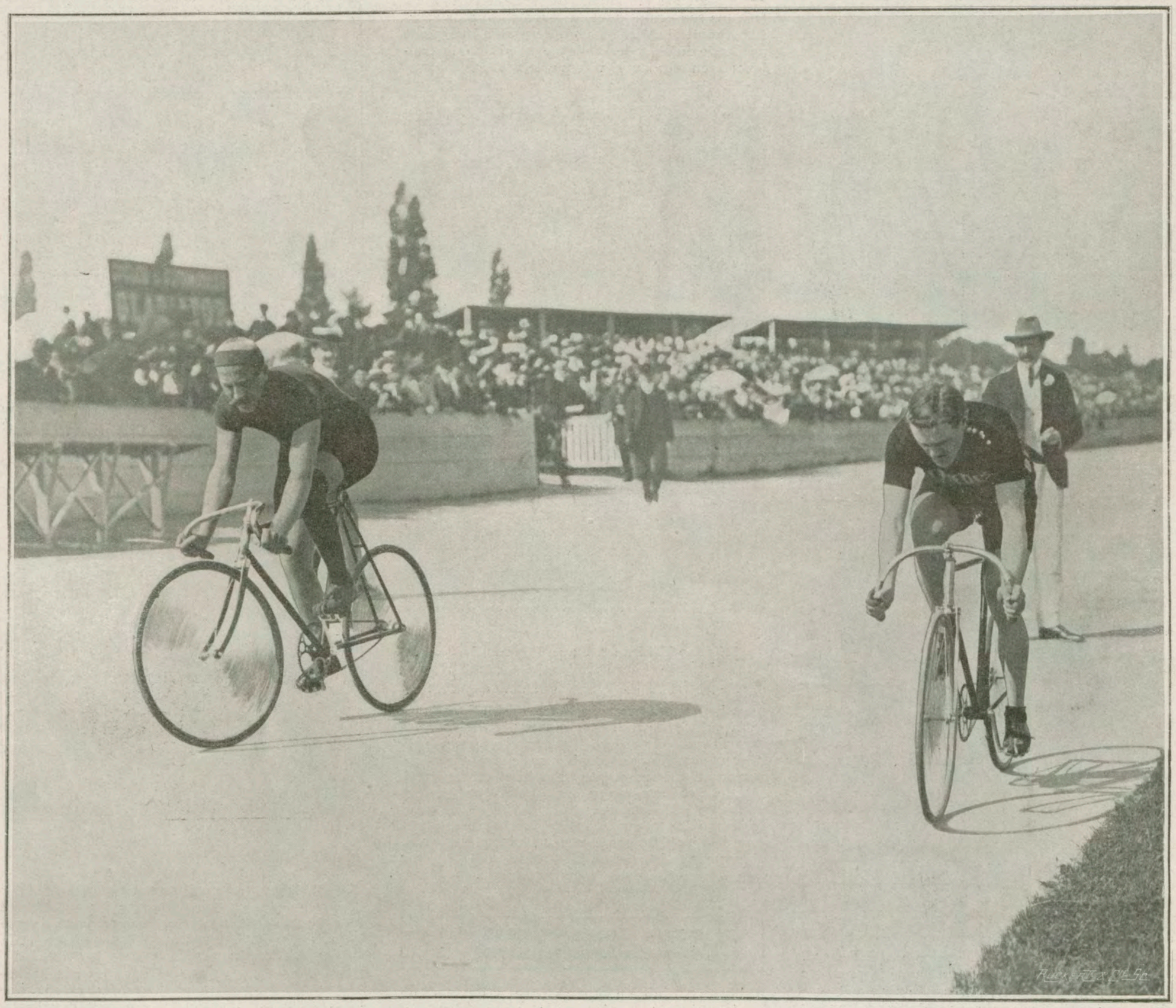
Une fois aussi, notre élevage triompha avec Le Justicier, en 1895, dans les Eclipse Stakes.

Franc Picard.

La rentrée triomphale du vainqueur du Derby.
La longe de Cicero *est tenue en main, selon l'usage, par son propriétaire, lord Roseberry.*

Cicero.
Cicero, *le vainqueur du Derby d'Epsom, appartenant à lord Roseberry, monté par le jockey D. Maher et entraîné par M. Percy Peck.*

LE MATCH KRAMER-MAYER



Mayer — Kramer

LA VICTOIRE DE MAYER

Il faut se reporter à deux ou trois années en arrière pour se rendre compte exactement de l'importance attachée partout à la venue du célèbre champion d'Amérique, Frank Kramer, en Europe. Une incomparable série de victoires dans son pays où il semblait, depuis l'abstention de Major Taylor, ne pouvoir trouver son égal, lui avait assuré un prestige fort explicable. Et je ne puis m'empêcher de hausser les épaules en entendant les bons critiques déclarer aujourd'hui gravement que la réputation d'un homme qui fut vainqueur du Championnat d'Amérique six saisons consécutives ne repose que sur une habile réclame!

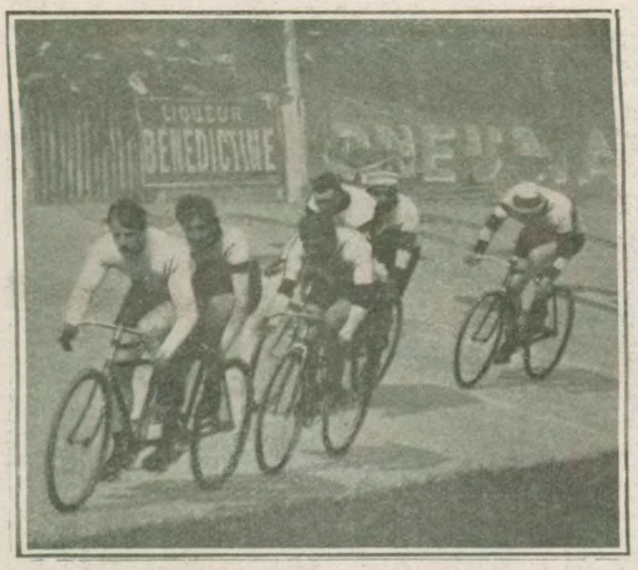
La vérité, c'est que Kramer méritait à tous égards, de par ses performances antérieures, la renommée qui l'auréolait avant qu'il se décidât à traverser l'Atlantique. Et quand bien même il laisserait chez nous une partie de cette renommée, elle n'en resterait pas moins légitime, si nous envisageons la carrière du crack d'East-Orange, antérieurement à son arrivée en Europe.

Il est d'ailleurs à craindre que, suivant le défaut inhérent à notre race, notre impulsion ne nous porte actuellement à exagérer l'importance des défaites de Kramer, comme nous exagérions peut-être auparavant le mérite de ses victoires. En somme, le Champion d'Amérique a gagné la majorité de ses courses européennes dans des conditions réellement remarquables. Faut-il rappeler le magnifique handicap de la Galerie des Machines où, après avoir emmené Poulain 500 mètres, il résistait à son attaque finale; celui, plus récent, de Buffalo où, ayant accompli les 500 mètres tout seul et finissant à l'extérieur du peloton, il battait le record du monde; son match d'Anvers où il dominait nettement et par trois fois successives ce Schilling cependant toujours dangereux pour les meilleurs; enfin la course à quatre du Crystal-Palace où deux manches sur trois le voyaient terminer devant Mayer ?

Or, en toute justice, devons-nous, sur le seul résultat d'un match où ce même Mayer a battu Kramer avec une facilité déconcertante, oublier tout ce qui précède ? Je le crois d'autant moins que la victoire de Mayer, l'autre jeudi, au Parc des Princes a précisément été trop complète pour être rigoureusement exacte. Si l'Américain avait succombé de quelques centimètres derrière l'Alemand, après une lutte désespérée, nous pourrions en tirer la conclusiol fort rationnelle que Mayer est légèrement meilleur que Kramer. Mais, comme les courses fournies auparavant par ce dernier démontrent qu'il ne peut pas exister un écart de plusieurs longueurs entre les deux hommes, je suis de ceux qui préfèrent n'attacher à leur match d'Auteuil qu'une importance fort relative. Et pour un peu, je le considérerais même comme radicalement faux, simplement en me basant sur l'expérience que nous avons de ce genre de rencontres. Cette expérience nous démontre que neuf fois sur dix un match de vitesse à deux donne des résultats irréguliers.

VICTOR BREYER.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DEMI-FOND (AMATEURS)



Le Championnat de France sur 50 kilomètres (amateurs) a été disputé cette année à Bordeaux. La victoire est revenue à Cadolle, en 1 h. 3 m. 48 s. 4/5, devant Puissant, le représentant des couleurs bordelaises.

LE CHAMPIONNAT DU CERCEAU

La finale du Championnat du cerceau, une course pour enfants organisée par l'*Auto*.

LE CHALLENGE DU MILLE

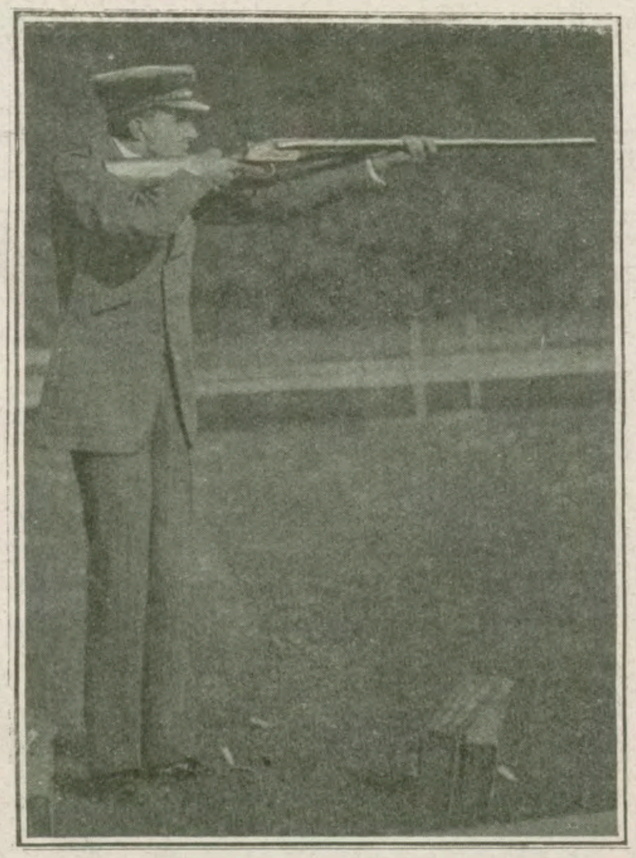
L'ÉQUIPE de la S. A. M., composée de Renard, Boubeure et Martignault, a gagné la première série, faisant walk-over; la seconde série a été enlevée par le Club amical sportif de Saint-Mandé ; la troisième série a été gagnée par Raincy-Sport, et le challenge interscolaire est revenu au lycée Carnot.

Le handicap de 100 mètres a été gagné par Defrance et celui de 400 mètres par du Rhéard.

L'équipe de la Société Athlétique de Montrouge détentrice du Challenge du mille interclubs (Challenge de Lucenski).

LE ROI D'ESPAGNE AU TIR AUX PIGEONS

LA visite du roi d'Espagne au tir aux pigeons n'avait pas été prévue par le protocole, mais le jeune souverain, dont on connaît les goûts sportifs, voulut absolument prendre part à une poule au Cercle du Bois de Boulogne, où il compte d'ailleurs bien des amis, puisque de nombreux membres de cette société se sont rencontrés souvent avec lui au tir aux pigeons de Madrid. Rien qu'à la façon dont le roi se présente sur la « planche », on voit qu'il est un grand tireur. Il abat son premier pigeon dans un très bon style, son deuxième pigeon de même, et son troisième, et son quatrième, et son cinquième... Malheureusement Alphonse XIII manque son sixième oiseau (qui était excessivement difficile). En véritable sportsman il dit qu'il tient à rester pour applaudir le vainqueur et le féliciter. Mais il est forcé de partir à 7 heures et la poule n'était pas finie.



Alphonse XIII au Tir aux Pigeons de Paris.

UN CHAMPIONNAT CYCLISTE A CARCASSONNE

L'AMICAL Club de Carcassonne a organisé un championnat cycliste sur route (distance, 50 kilomètres), qui a très bien réussi. Les trois premiers sont arrivés à quelques secondes seulement les uns des autres : M. Rumeau a fait le parcours en 1 h. 43 m.; M. Jean Bastide, en 1 h. 43 m. 5 s., et M. Aubin, en 1 h. 43 m. 20 s.

Le départ du Championnat cycliste sur 50 kilomètres, à Carcassonne.

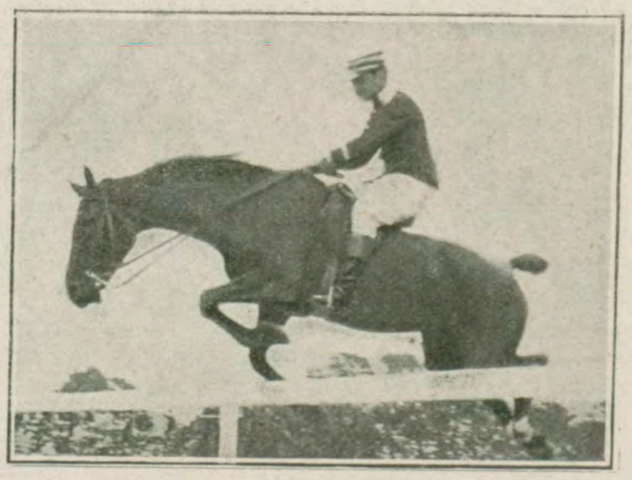
LE CONCOURS HIPPIQUE DE MARSEILLE

M. Berille, sur *Castagnette*, à M. Henri Leclerc, deuxième prix de la Coupe (gentlemen).

FAVORISÉ par un temps superbe, le Concours hippique de Marseille a eu un double succès, et au point de vue de l'affluence élégante, et au point de vue du sport, pendant les quatre jours d'épreuves.

Signalons que le dimanche il n'a pas été possible a tout le monde de trouver place dans les nombreuses tribunes et qu'il était difficile de circuler dans les vastes promenoirs que les spectateurs avaient envahis. La Coupe militaire a été gagnée par le lieutenant Dupart, du 16e d'artillerie, et la Coupe (gentlemen), par M. d'Aubes, sur Zut.

Les concours hippiques régionaux obtiennent chaque année un plus grand succès. Ils créent une sorte d'émulation locale et d'excellents cavaliers y présentent des chevaux parfaitement dressés. Les officiers qui ne peuvent venir à Paris lors du concours hippique peuvent montrer la qualité de leurs chevaux d'armes et ceux d'entre eux qui obtiennent des récompenses se trouvent plus disposés à tenter la fortune lors des grandes épreuves.



Saut en haut military. M. de Prunelé, sur *Guérande*, deuxième prix.

L'un des concurrents de la Coupe militaire au Concours hippique de Marseille.

LA GRANDE SEMAINE D'ÉPÉE

M. Gaudin, 1er. M. Rom, 2e.

LES VAINQUEURS DU CHAMPIONNAT INDIVIDUEL

La Grande Semaine d'Epée, semaine désormais classique, quoique fondée l'année dernière seulement par « les Armes de France », et organisée avec le concours des grandes sociétés d'escrime de France et de l'Etranger, et avec celui de l'U. S. F. S. A. se dispute en ce moment sur la terrasse des Tuileries. Elle comprend plusieurs épreuves : le Championnat international individuel (amateurs), la Coupe internationale par équipes, le Championnat individuel national militaire, le Championnat national militaire par équipes.

Nous donnons ci-dessus une photographie représentant le premier et le second du Championnat international individuel (amateurs). Le premier est M. Gaudin, un escrimeur de 19 ans, élève de Carrichon. Ce jeune gaucher s'est révélé, depuis deux ans à peine, comme un tireur de premier ordre. Son jeu est correct, simple, d'une puissance et d'une précision extrêmes, et il fait preuve d'une présence d'esprit et d'un à-propos extraordinaires. Le second, M. Rom, est un Belge de haute taille, fort tireur également. Venaient ensuite : MM. de Borchgraeve (Belge), Collignon et Hugnet, Leleu, le comte d'Alaincourt et Trombert, Ducret.

Rappelons que cette épreuve fut gagnée, l'an dernier, par H.-G. Berger et Fonst, *ex æquo*. Fonst est retourné en Amérique ; H.-G. Berger fait partie de l'équipe française dans la Coupe Internationale et s'est réservé pour cette importante épreuve.

LE RAID HIPPIQUE DE LA *PETITE GIRONDE*, 707 kilom.

***Cyrano*, l'un des concurrents du raid de la *Petite Gironde*, entrant à Montguyon.**

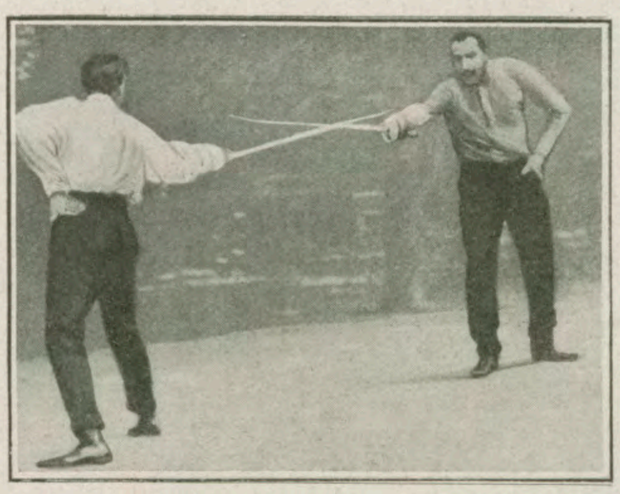
Arrivée à Montguyon de *Clugny*, le seul cheval monté de la course.

UNE NOUVELLE PUBLICATION PIERRE LAFITTE

Tous ceux de nos lecteurs que passionne la vie du gentleman-farmer ont admiré certainement la superbe publication anglaise le *Country Life*, qui est considérée, à juste titre, comme le plus beau journal illustré du monde. Une revue de ce genre manquait en France : c'est pourquoi, après entente avec les éditeurs anglais, M. Pierre Lafitte va lancer prochainement en France une nouvelle publication de grand luxe intitulée *Fermes et Châteaux*.

Tous les gentilshommes campagnards, gros fermiers, tous ceux qui vont habituellement ou périodiquement à la campagne, seront heureux d'apprendre l'apparition de *Fermes et Châteaux*, qui groupera dans sa rédaction toutes les célébrités qui se sont fait une spécialité dans ces questions si intéressantes.

UN DUEL A L'ÉPÉE A L'ILE DE LA GRANDE-JATTE



Le V^te^ Massougnes des Fontaines. M. Rouzier-Dorcières.

Le duel Massougnes des Fontaines-Rouzier-Dorcières au " Bal de l'Artilleur ".

LE CHAMPIONNAT DE LA SOCIÉTÉ " LE PISTOLET "

Comte de Créqui-Montfort. M. Maxime Guiard.

Le championnat du " Pistolet " a été tiré à la Boulie ; il est revenu à M. Maxime Guiard, ne manquant pas une seule balle sur neuf assauts.

M. Léon Lécuyer. M. Evain.

La vérification des silhouettes après les coups tirés.

Toute personne souscrivant un abonnement d'un an à la **Vie au Grand Air** *avant le 15 Juin ne paiera que 18 francs au lieu de 24.*

Le Record des Concours

est battu par le Concours de la Coupe Gordon-Bennett, organisé par la VIE AU GRAND AIR

20.000 francs de prix dont une voiture automobile de 10.000 francs

Nous rappelons à nos lecteurs que la liste très importante des prix a été publiée dans notre numéro 349 du 19 mai.

A la demande de plusieurs de nos lecteurs, nous publions la liste des 24 voitures françaises qui sont engagées dans la course éliminatoire :

1. Charron-Girardot-Voigt (Girardot).
2. Panhard-Levassor I (Heath).
3. Panhard-Levassor II (Teste).
4. Panhard-Levasssr III (H. Farman).
5. Gobron (Rigolly).
6. Richard-Brasier I (Théry).
7. Richard-Brasier II (Gaillois).
8. Richard-Brasier III (Stead).
9. Bayard-Clément I (A. Clément).
10. Bayard-Clément II (Hanriot).
11. Bayard-Clément III (Villemain).
12. Darracq I (Hémery).
13. Darracq II (Wagner).
14. Darracq III (De La Touloubre).
15. Renault I (Sisz).
16. Renault II (Edmond).
17. Renault III (Bernin).
18. Automoto (Lapertot).
19. De Dietrich I (Gabriel).
20. De Dietrich II (Rougier).
21. De Dietrich III (Duray).
22. Hotchkiss I (Achille Fournier).
23. Hotchkiss II (Le Blon).
24. Hotchkiss III (Lavergne).

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE CE CONCOURS

Nous rappelons ici les principaux articles du règlement de notre premier concours :

Tous nos lecteurs savent que chaque année une épreuve préliminaire a lieu, épreuve qui a pour but de classer pour l'épreuve finale les trois concurrents français qui doivent représenter notre grande industrie automobile dans ce grand tournoi.

On appelle cette épreuve : **l'Eliminatoire de la Coupe.**

C'est sur cette première épreuve que sera basé notre premier concours.

Le Concours d'honneur, auquel participeront uniquement les concurrents classés premiers dans notre premier concours, ainsi que le Concours de consolation, seront basés sur l'épreuve finale de la **Coupe Gordon-Bennett.**

Article premier. — Il s'agit de citer parmi les concurrents français qui vont prendre part à la première course éliminatoire les trois voitures classées premières dans cette course, avec les noms de leurs conducteurs.

Art. II. — Afin d'éviter tout tirage au sort et en cas d'*ex æquo*, les concurrents devront indiquer en heures, en minutes, secondes et cinquièmes de seconde les temps du premier.

Pour répondre à cette question, nos lecteurs devront se baser sur la longueur du parcours qui est de 548 kilomètres, et sur la vitesse que peuvent obtenir les concurrents : vitesse qui peut osciller entre 80 et 100 kilomètres à l'heure.

Ceci, bien entendu, sous toutes réserves.

Art. III. — Chaque concurrent devra dresser une liste de ces trois voitures par ordre de classement, la signer, inscrire très lisiblement son nom, son adresse au-dessous, en ayant soin d'indiquer d'une façon « très nette » le département ou la nation qu'il habite.

Art. IV. — Cette liste devra nous être adressée avant le 12 juin, dans une enveloppe fermée sur laquelle il inscrira cette mention : **Concours Gordon-Bennett.**

Cette enveloppe ne devra contenir que la liste des trois voitures françaises, avec les noms de leurs conducteurs, que vous jugerez devoir être définitivement classées pour la course finale, ainsi que le temps du premier, sans aucune autre indication.

Art. VI. — On devra coller sur cette liste les bons correspondant à ce concours que l'on trouvera dans les nos 347, 348, 349, 350, 351, 352, de la *Vie au Grand Air*.

Pour trouver les gagnants, nous rechercherons, parmi les listes classées par départements et par nations, celle qui se rapprochera le plus, dans chaque département ou dans chaque nation, du classement officiel de la course éliminatoire. Le temps du premier en heures, minutes, secondes et cinquièmes de seconde, ne servira, comme l'indique l'article II, qu'aux cas de solutions *ex æquo*.

Art. VIII. — La publication des résultats de ce premier concours sera faite dans le numéro de la *Vie au Grand Air* du 23 juin.

LE ROI D'ESPAGNE AU PARC DE L'AÉRO-CLUB

M. de la Vaulx | M. Santos-Dumont | M. Jacques Faure | M. Deutsch de la Meurthe | M. Cailletet | Le Roi | M. Loubet | M. del Muni, fils de l'Ambassadeur d'Espagne.

RÉCEPTION DU ROI PAR M. CAILLETET, PRÉSIDENT DE L'AÉRO-CLUB

En revenant de Versailles, S. M. Alphonse XIII, qui s'intéresse beaucoup à l'aéronautique, s'est arrêté au parc annexe du Bois de Boulogne. Le roi assiste au départ du ballon Hirondelle *qui est piloté par le comte Henry de la Vaulx et qui doit donner le signal aux sept aérostats attendant au parc de l'Aéro-Club. Avant de partir, le roi cause quelques minutes avec M. de la Vaulx et lui dit : « Je vous connais très bien, j'ai souvent vu votre portrait dans la* Vie au Grand Air *». Aussitôt le signal donné, sept ballons, s'élançant à la poursuite de l'*Hirondelle, *passent au-dessus de la Seine.*

LA COUPE DE LA "VIE AU GRAND AIR"

LE DÉPART DES CONCURRENTS

La fête nautique organisée et donnée dans le bassin de Meulan par le Cercle de la Voile de Paris a été favorisée par un temps superbe. L'épreuve de la Vie au Grand Air, *réservée aux yachts à voile de* 0 *à* 5 *tonneaux, a été particulièrement réussie. Après une course très intéressante et très disputée, la victoire revint au* Gangui, 2 *tonneaux* 1/2, *à M. Laverne, qui franchit la ligne d'arrivée second, mais fut classé premier parce que son équipage, d'après le règlement de la Coupe, avait touché terre le premier.*

DENTIFRICES

(Élixir, Poudre et Pâte)

des RR. PP.

BÉNÉDICTINS

de **SOULAC**

ÉLIXIR

PÂTE

POUDRE

POUR VOYAGE { Flacon Dentifrice avec étui.
Pâte Dentifrice en tube.

A. SEGUIN, BORDEAUX

MEMBRE DU JURY — HORS CONCOURS

Exposition Universelle Paris 1900

MAISONS à PARIS, 26, Rue d'Enghien ; à LONDRES W., 30, Gerrard Street.

NOS ÉCHOS

La Coupe des Pyrénées

A l'occasion de l'épreuve du grand tourisme automobile « la Coupe des Pyrénées », qu'elle organise, avec la collaboration de la *Vie au Grand Air*, la *Dépêche de Toulouse* vient d'ouvrir un concours artistique pour l'exécution d'une médaille sportive à décerner aux touristes qui prendront part à la « Coupe ».

Les artistes qui prendront part à ce concours devront être nés ou domiciliés dans un des départements énoncés par le règlement spécial; la liste comprend 22 départements du sud de la France. Le jury est composé des plus hautes sommités de l'art médailliste et de la statuaire.

Des prix en espèces seront attribués aux lauréats.

Nos lecteurs savent, sans doute, déjà, l'intérêt qu'offre cette Coupe des Pyrénées. Il s'agit d'une de ces épreuves de tourisme pour automobiles dont le besoin se fait de plus en plus sentir. C'est très beau, les grandes vitesses, évidemment. Mais le rêve de la plupart des chauffeurs, c'est de posséder une bonne voiture, de marche régulière, très confortable et de grande endurance.

Voici les principales données du règlement :

Sont admis à concourir : les constructeurs de voitures automobiles, les agents ou négociants revendeurs, ainsi que les propriétaires de toutes nationalités.

Les voitures engagées formeront 6 catégories, dans lesquelles elles entreront en tenant compte de leur prix total de vente.

La puissance maximum des moteurs ne devra pas dépasser 50 chevaux. Chaque voiture devra pouvoir transporter quatre voyageurs, conducteur compris. Toutes les places devront être occupées par les voyageurs ou par un poids équivalent.

Il n'est admis que des voitures complètement terminées avec carrosserie.

Le classement portera sur les points suivants : régularité de marche, consommation, vitesse, freinage, démarrage, élégance et confortable, mécanisme, état à l'arrivée.

Un championnat de lutte dans les arènes de Nîmes.

La finale eut lieu le 21 mai; y prirent part : Paul Pons, Raoul le Boucher, Aimable de la Calmette, Youssouf le Turc, Soudakoff le Russe et le nègre Amalou, qui se trouvent sur cette photographie.

A nos lecteurs

La *Vie au Grand Air*, complètement transformée, comptant un plus grand nombre de pages, pourra consacrer plus de place aux événements sportifs importants qui se déroulent dans le monde entier.

Nous croyons donc pouvoir compter sur la précieuse collaboration de nos lecteurs pour nous fournir les documents les concernant.

Les photographies qui nous seront adressées devront être au moins du format 9 × 12, tirées sur papier citrate et accompagnées si possible des clichés verre, soigneusement emballés, et d'une coupure de journal concernant l'événement photographié. Dans le cas où cet événement aurait lieu le dimanche, il serait préférable de nous envoyer les clichés développés ou non, numérotés, avec des légendes détaillées se rapportant à ces numéros.

Les envois devront nous parvenir au plus tard le lundi matin pour le numéro du vendredi suivant.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le Guide Michelin pour 1905 va paraître.

Cette année, des additions nombreuses sont venues compléter encore ce recueil que nous nous efforçons de rendre aussi complet que possible.

Nous avons réservé à la grande solennité automobile que sera le Circuit d'Auvergne un chapitre spécial qui comprend une carte et une description détaillée de la route indiquant les particularités et les points remarquables du Circuit.

Les touristes qui voudront mettre à profit l'intervalle qui séparera les Eliminatoires du Circuit pour visiter la vieille Auvergne, apprécieront les petites cartes régionales où sont consignées les excursions intéressantes autour des grandes villes d'eaux de cette région.

L'important chapitre des douanes a été doté d'une innovation « pratique » qui consiste en un tableau très clair indiquant aux chauffeurs les bureaux de douane français et les bureaux étrangers correspondants, sur toutes les routes praticables aux automobiles.

Une carte dressée spécialement par nous donne les limites exactes des zones franches, et indique les bureaux où les chauffeurs pourront remplir les formalités de douane avant l'entrée dans ces zones.

Nous avons augmenté cette année le nombre des plans des environs de grandes villes.

L'énumération des monuments de chaque ville, des excursions aux environs immédiats, a été très complétée.

A nos possessions d'Algérie et de Tunisie, déjà si ouvertes au tourisme, nous avons consacré un chapitre spécial. Pour les renseignements que nous y donnons, nous avons adopté l'ordre de notre Guide français.

CARTE DU CIRCUIT. — Le Pneu Michelin vient de faire mettre sous presse la Carte du Circuit d'Auvergne. Pour permettre à tous ceux que les Eliminatoires françaises et la Coupe vont attirer sur le parcours proposé par MM. Michelin et Cie de connaître parfaitement le terrain sur lequel ils sont appelés à circuler, soit en coureurs, soit en touristes, nous avons dressé une carte spéciale du Circuit.

Cette carte, à l'échelle du 100.000e, sera tirée en quatre couleurs. Aussi claire que complète, elle donne sur les voies d'accès au lieu où se déroulera la course, et sur le parcours adopté, des indications qui sont très précises grâce à notre situation privilégiée à Clermont.

Elle permettra de se rendre compte des difficultés dont les coureurs auront à triompher.

Enfin, le texte placé sous la carte aidera à la compréhension des signes conventionnels par lesquels nous signalons chaque point intéressant du pittoresque parcours.

Nous avons donc complété le Guide par un chapitre sur le Circuit d'Auvergne, et dressé une carte du parcours.

Le Guide Michelin pour la France, l'Algérie et la Tunisie est distribué gratuitement.

Pour le recevoir franco recommandé, adresser 0 fr. 60 en timbres-poste à Michelin-Guide, à Clermont-Ferrand.

La carte du Circuit est envoyée sous pochette spéciale contre 0 fr. 30 en timbres-poste adressés à Michelin et Cie, à Clermont-Ferrand.

MICHELIN ET CIE.

Automobiles à vapeur

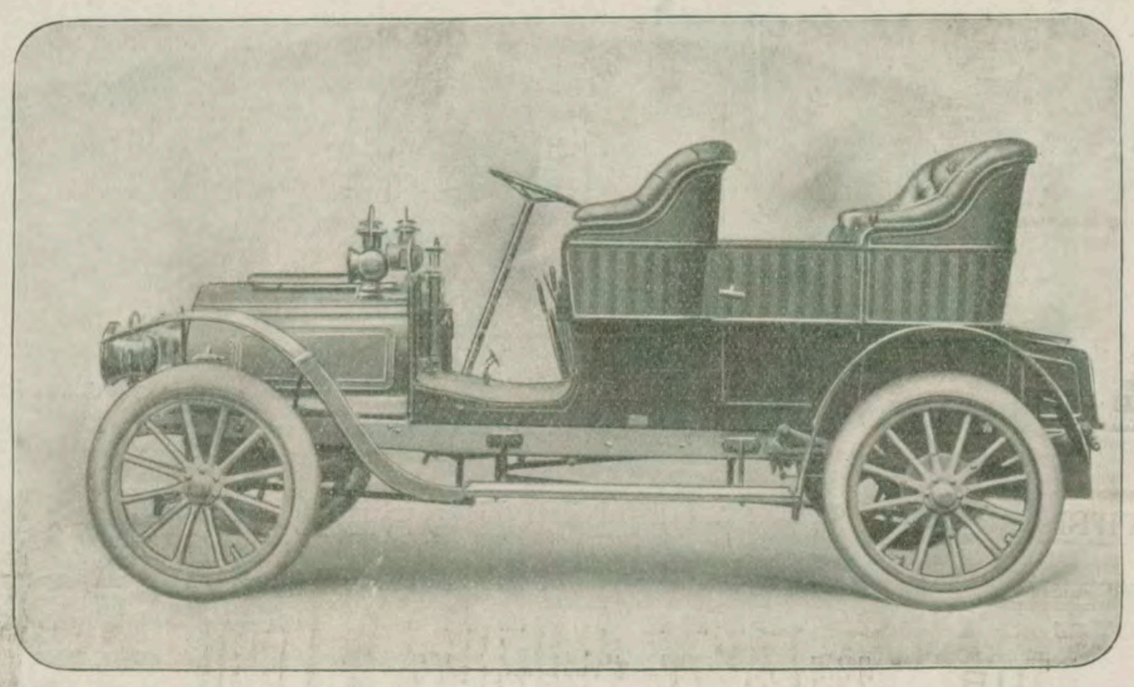
GARDNER-SERPOLLET

Vitesse en palier :

60 kilomètres à l'heure.

Vitesse en rampe 8 0/0 :

40 kilomètres à l'heure.



Cette voiture peut supporter une carrosserie fermée avec entrées latérales, coupé, landaulet, etc.

Prix du châssis :

6.900 francs.

La nouvelle Voiture légère 1905 (9 chevaux)

Les omnibus à vapeur Gardner-Serpollet détiennent les records d'endurance, de régularité et de consommation pour les transports en commun (Services urbains et interurbains)

Usines et Bureaux : 9 et 11, rue Stendhal, Paris — Téléph. 905-99 et 927-84